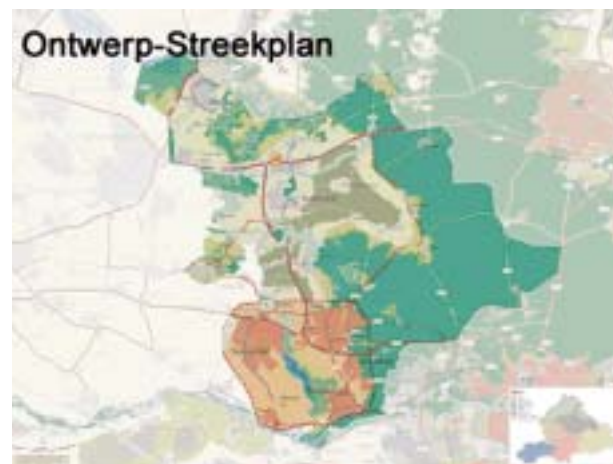


0.2 de opgave.

In de Nota Ruimte is de regio Wageningen-Ede-Rhene-Veenendaal (WERV) aangewezen als economisch kerngebied. De WERV kent volgens de Nota een brede en dynamische economische structuur, herbergt een kenniscentrum van formaat (Food Valley) en is stevig verbonden met het nationale stedelijke netwerk Arnhem-Nijmegen. In het Ontwerp-Streekplan Gelderland wordt dan ook ingezet op verdere ontwikkeling van deze positie. In aansluiting op de Regiovisie Vallei wordt de regio WERV getypeerd als een regionaal stedelijk netwerk, geschakeerd rond een grote open ruimte (het Middenveld) en omgeven door de hoogwaardige landschappelijke kwaliteiten van Utrechtse Heuvelrug, Rivierengebied, Veluwe en Gelderse vallei. Deze kwaliteit zou in tact gehouden moeten worden door ruimtedruk voortkomend uit de economische positionering te geleiden naar de vier stedelijke hoekpunten van het netwerk. Herstructurering gaat daarbij vóór stadsuitleg en dient tevens te leiden tot verbreding van het aanbod aan stedelijke milieus in de regio.

Ede-Oost levert daartoe, vanwege de omvang, het intercitystation Ede-Wageningen en de ligging op de rand van de Veluwe, zeer bijzondere (bovenregionale) mogelijkheden. Het intercitystation is ook het belangrijkste knooppunt voor personenvervoer in de WERV. Verdere versterking daarvan moet plaatsvinden door kwaliteitsverbetering op de Valleilijn naar Amersfoort en door een directe aansluiting van Ede-Oost op de A12. Het station moet voorts het ankerpunt gaan vormen voor een stelsel van hoogwaardige openbaar vervoersvoorzieningen dat de groeiende relaties tussen de steden moet faciliteren (het Rondje WERV). Andersom moeten de programma's voor Ede-Oost bijdragen aan het draagvlak voor verbetering van de Valleilijn en realisering van het Rondje WERV.

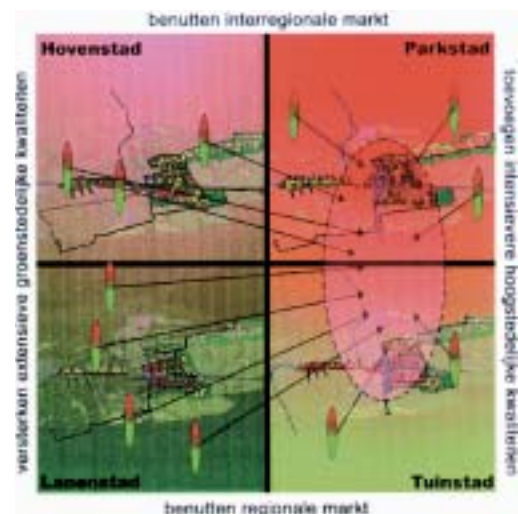
Uit diverse marktverkenningen blijkt, dat Ede-Oost een uiterst belangrijke regionale positie inneemt. De ligging op de Veluwerand en de goede nationale bereikbaarheid maken dat de locatie ook op bovenregionale markten concurrerend kan zijn. De vraag doet zich dan voor of daarbij vooral de Veluwekwaliteiten benut moeten worden (door het accent te leggen op extensieve groenstedelijke milieus) of juist de goede bereikbaarheid (door het accent te leggen op intensieve hoogstedelijke milieus). Om daar zicht op te krijgen zijn in de aanloop naar het stedenbouwkundige Masterplan vier extreme modellen ontwikkeld.



Het model Parkstad richtte zich op intensieve verstedelijking in een hoogwaardige groene ambiance. Daarbij werd gemikt op de behoefte van kapitaalkrachtige ouderen aan centrumstedelijk wonen in een rustige en veilige omgeving, de behoefte bij jongere éénpersoonshuishoudens aan appartementen op een plaats die goed ontsloten is op meerdere polen van werkgelegenheid, en op de behoefte van kennisintensieve bedrijven aan hoogwaardige kantoren in een parkachtige setting. In het model Tuinstad werd voortgebouwd op de kwaliteit die Ede de afgelopen decennia overwegend heeft gerealiseerd: grondgebonden gezinswoningen met tuin en verdichte woonmilieus rondom de (wijk)centra. De bereikbaarheidspositie van het station werd benut voor het concentreren van regionale kantoren en publieke functies. Het model Hovenstad richtte zich even-

eens op de bovenregionale markten. De invulling ervan was extensief en bestond uit een mix van geschakelde ruime gezinswoningen en als landgoed uitgevoerde appartementencomplexen en statige kantoren. In het model Lanenstad werd voortgebouwd op de kwaliteiten die Ede biedt langs de lanen in het oostelijke deel van de stad. Wat betreft bedrijvigheid richtte het model zich op kantoorvilla's in een bosrijke omgeving. Uit debatten daarover in de gemeenteraad (Discussienota) en vervolgens met de Edese bevolking (Kadernota) bleek een groot draagvlak het combineren van modellen Parkstad en Tuinstad in de spoorzone en de stationsomgeving. Meer naar de randen toe zou geëxtensiverd moeten worden met elementen uit de modellen Lanenstad en Hovenstad. Toevoegen van recreatieve en culturele voorzieningen moet leiden tot een levendige stations-

omgeving. Ede-Oost zou een kwaliteitsimpuls moeten geven aan zowel de stad als de regio. Het programma moet voorzien in de lokale en bijzondere regionale woningbehoeften, appelleren aan de behoeften van kapitaalkrachtige groepen van elders en ruimte moeten bieden voor het aantrekken van hoogwaardige werkgelegenheid. Ruimtelijk dient een stadsdeel te ontstaan met een sterk Edes karakter, waarbij voorzien is in een groene onderlegger die de Veluwe de stad in brengt en in een goede aanhaking van Ede-Oost aan de bestaande stad. Voorts moet worden bijgedragen aan het slechten van de barrières tussen het noordelijke en het zuidelijke stadsdeel en moet een directe ontsluiting van Ede-Oost op de A12 eveneens bijdragen aan ontlasten van de stad van doorgaand verkeer.



0.3 de locatie.

De locatie Ede-Oost/ Spoorzone bestaat uit vier kazerneterreinen, het voormalige ENKA fabriekscomplex, het station en de stationsomgeving, de kop van de Parkweg en het westelijk deel van de spoorzone. Het gebied heeft inclusief de spoorzone een bruto oppervlakte van zo'n 200 hectare, waarvan ruim 120 hectare netto is te ontwikkelen. Het is langgerekt gebied met een breedte van ongeveer 400 tot 500 meter dat tussen het huidige stedelijke gebied en het landschap van de Veluwe in ligt.

De brede spoorzone deelt Ede op in een noordelijk deel, waar het oude centrum van Ede-dorp en de kazerneterreinen deel van uit maken, en een zuidelijk deel, dat sterk wordt gekleurd door de aanwezigheid van de ENKA fabriek.



stad in de Gelderse vallei.

Paradoxaal genoeg zijn het de belangrijkste aanjagers van de Edese groei geweest die de stad voor een deel hebben beroofd van haar ligging aan de Veluwe. De kazernes en het uitgestrekte ENKA complex liggen op de grens tussen de hoger gelegen Veluwe en het landschap van de Gelderse vallei. Het dorp Ede, dat zich oorspronkelijk nestelde op een knooppunt van zandpaden op de rand van de Veluwezoom groeide noodgedwongen in westelijke richting uit tot een netwerkstad in de Gelderse vallei.

Het dorp waar het ooit mee begon vormt daardoor niet het letterlijke centrum van de netwerkstad, maar verschuilt zich in de noord-oost hoek en koestert haar prachtige ligging in de Veluwezoom. Zo bezien vormen Ede-Oost en de spoorzone een T-vormige breukzone in de stedelijke structuur van Ede die de Veluwe op afstand houdt en de stad in twee stukken deelt.



rustoord langs de Veluwezoom.

De eerste indruk van Ede-Oost is die van een paradijselijk rustoord, een gebied waar het aangenaam wonen en werken is. De Stationsweg, de Klinkenbergerweg, de Beukenlaan, de Kazerne- laan en de Nieuwe Kazerne- laan die het gebied ont- sluiten zijn allemaal te type- ren als bomenlanen. Los van de verkeersfunctie van deze lanen en straten overheerst het lommerrijke beeld van de vaak monumentale beplan- tingen en de ontspannen

wijze waarop woonhuizen, woongebouwen, kantoren en instituten zich hier hebben genesteld. De arcadische atmosfeer wordt nog eens versterkt door de hoogte- verschillen in het gebied. Deze zorgen ervoor dat de lanen ook nog eens zachtjes stijgen en dalen. De land- schappelijke schoonheid op het grensvlak van de hoger gelegen Veluwe en de Gelderse vallei is op deze wijze in Ede-oost zichtbaar gebleven.



het arcadische wonen.

De Componistenbuurt en de Burgemeesterswijk ten oosten van de Klinkenbergerweg laten zien wat de kwaliteit van het wonen op het grensvlak van Veluwe en de Gelderse Vallei kan zijn. Het woongebied kent een mix van projectmatig ontworpen en gerealiseerde wooncomplexen, vrijstaande

landhuizen op hun eigen domein en alles wat hier tussen mogelijk is. Deze onorthodoxe en ontspannen menging van woontypologieën en de in alles doorringende landschappelijke atmosfeer maken dit gebied tot een voorbeeld voor de kwaliteit die ook in Ede-Oost is te realiseren.



de wereld achter de hekken.

Ede-Oost bestaat voor het grootste deel uit een wereld die niet openbaar is. Voor velen is de wereld achter de hekken, slagbomen en portiersloges terra incognita. Paradoxaal genoeg herbergen deze militaire en industriële enclaves een rijk en deels monumentaal cultureel erfgoed. Het gaat hierbij niet alleen om geïsoleerde monumentwaardige gebouwen en gebouwencomplexen.

Zeker zo veelbetekenend is de enclaveachtige karakteristiek van Ede-Oost als totaal. Deze ruimtelijke structuur weerspiegelt de aanwezigheid van grote militaire en industriële instituten die Ede-dorp hebben doen uitgroeien tot stad. Kenmerkend is bovendien de wijze waarop de monumentale gebouwenensembles in iedere enclave een andere ruimtelijke structuur en atmosfeer hebben gecreëerd.

Ten slotte zijn er de verhalen- de details die tot in lengte van dagen kunnen vertellen van de wordingsgeschiedenis van deze enclaves: de bank bij de ENKA, de militaire monumenten, de stormbaan in het bos, het zijn allemaal betekenisvolle fragmenten uit een door velen niet gekende wereld van Ede-Oost die iets toevoegen aan een nieuwe toekomst voor het gebied.



het station en omgeving.

Station Ede-Wageningen is in 1845 midden in het bosrijke gebied tussen Ede en Bennekom gerealiseerd op de plek waar het spoor de lommerrijke laan richting Bennekom kruiste. Het was kennelijk niet aan de orde om met het spoor het toenmalige dorp Ede aan te doen. Door de komst van defensie en de ENKA groeide het dorp Ede in de loop van de tijd tot stad. Hierdoor kwam het station langzamerhand in het stedelijk gebied te liggen.

De wat onbestemde atmosfeer ter plekke van het stationsplein is in de loop van de tijd groter geworden toen het station haar ligging aan de Bennekomsseweg tussen Ede en Bennekom verloor. De spoorwegovergang over de Stationsweg werd vervangen door het voetgangerstunneltje van het station. Het doorgaande verkeer werd via de Klinkenbergerweg middels een tunnel onder het spoor doorgeleid om iets verder het tracé van

de Bennekomsseweg weer op te pakken. Het station en het stationsplein verloren hiermee hun ligging aan en oriëntatie op de directe verbinding tussen Ede en Wageningen. Historisch gezien was deze ligging aan de Bennekomsseweg nu juist het enige dat de positie van het station in de stad nog enigszins verklaarde. De verdiepte ligging van de Klinkenbergerweg ter plaatse van het spoor verstoortte bovendien de ruimte-

lijke relatie van de Stationsweg/Bennekomseweg met de Maurits-zuidkazerne en het ENKA-complex. Alhoewel het station Ede-Wageningen is uitgegroeid tot een intercitystation met een belangrijke functie als overstapplaats op het regionale openbare vervoer oogt het station nog steeds als een logistiek knooppunt zonder stad.



het spoor als een breuklijn.

In het gebied tussen het viaduct van de Keesomstraat en de Albertstunnel doorkruist het spoortracé de stedelijke structuur van Ede. Het spoor trekt een lange lijn door Ede die de stad in twee delen deelt. De zone aangrenzend aan het spoor wordt gevormd door een aantal woonbuurten en bedrijfsterreinen. De gebieden aan beide zijden van het spoor hebben nadrukkelijk een eigen sfeer en kwaliteit. Het spoor vormt hier dan ook niet zozeer een breuk in een stedenbouwkundig samenhangend

stadsdeel maar vormt eerder de grens tussen twee qua woonmilieu verschillende stadsdelen. Twee lange lijnen in de wegenstructuur van Ede rijgen de woonbuurten en bedrijfsterreinen aan weerszijden van het spoor aaneen.

Eén van deze lijnen is de Hakselseweg, een langgestrekte straatweg met lintbebouwing. De andere lange lijn wordt gevormd door de Kerkweg. Deze twee lange lijnen kruisen het spoor gelijkvloers.



de sfeer van de Sijsseelt.

Direct grenzend aan de huidige kazerneterreinen strekt het landschap van de Veluwe zich uit. Een prachtig bosrijk en licht geaccidenteerd gebied dat uiteindelijk uitmondt in de open vlakte van de Ginkelse heide. Direct ten oosten van het terrein van de ENKA hebben zich een tweetal instituten in het boslandschap genesteld. Een complex permanent bewoonde recreatiewoningen en een inrichting verschuilen zich hier in de bossen.

